



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för naturresurser och
jordbruksvetenskap

Ömsesidig hänsyn

En studie av shared space på Östra Ågatan i Uppsala

Elias Stålnacke

Kandidatarbete 15 hp, institutionen för stad och land
Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna
Uppsala 2017

Titel: Ömsesidig hänsyn: En studie av shared space på Östra Ågatan i Uppsala
Engelsk titel: Mutual Consideration: A Study of Shared Space on Östra Ågatan in Uppsala
© Elias Stålnacke
Handledare: Kerstin Nordin, SLU, institutionen för stad och land
Examinator: Anna Tandre, SLU, institutionen för stad och land
SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur
Omfattning: 15 hp
Nivå: Grundnivå G2E
Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur
Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna
Nyckelord: shared space, säkerhet, tillgänglighet, trafiklösning, Östra Ågatan
Alla bilder i arbetet publiceras med erforderliga tillstånd.
Publiceringsår: 2017
Publiceringsort: Uppsala
Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se/>

Sammandrag

Shared space är ett alternativ till de trafikseparerade vägar vi oftast ser i dagens städer. Genom att ta bort traditionella reglerande element som trottoarkanter, hastighetsbestämmelser och trafikljus från gaturummet måste människor som rör sig i det förlita sig mer på samspelet mellan varandra, oavsett vilket färdmedel de väljer. När litteratur i ämnet studeras kan svagheter och problem identifieras relativt snabbt. Det handlar främst om bristande *säkerhet* och *tillgänglighet* vid shared space. Denna uppsats utreder vad som kan göras i gestaltningen för att motverka detta. Lösningarna testas och appliceras i en serie gestaltungsprinciper för en del av Östra Ågatan i Uppsala, för att undersöka hur denna skulle kunna göras om enligt teorierna kring shared space. Arbetet inleds med en presentation av olika referensprojekt där shared space har tillämpats i Sverige. I samband med detta diskuteras framgångs- eller problemfaktorer för huruvida de olika projekten har nått framgång eller inte. Därefter presenteras en platsstudie av gatusektionen längs Östra Ågatan som utreder vad som behöver förändras i gaturummet för att kunna införa shared space på platsen. Slutligen presenteras gestaltungsprinciper för platsens omdaning enligt shared space, som utarbetats med inspiration från referensprojekten.

Abstract

Shared space is an alternative to the more commonly seen roads with separated traffic that we see in modern day cities. Removing regulating elements such as elevated sidewalks, speed limits and traffic lights from the street will result in people having to rely more on the interplay with others, regardless of chosen mode of transportation. When studying literature on the subject, it does not take long until you come across a couple of significant weaknesses and problems with shared space. These are the aspects of *safety* and *accessibility*, which can be lacking in a shared space area. This paper explores different options to use in the design process to counteract these weaknesses. The solutions are tested and applied in a series of design principles for a part of Östra Ågatan in Uppsala, aiming to test how the street could be redesigned according to the theories on shared space. The paper starts off with a presentation of different projects where shared space has been applied in Sweden. These are evaluated based on factors leading to success or problems with the project. After that, a study of Östra Ågatan is presented which aims to examine what needs to be changed in the street when remodeling it as a shared space. Lastly, design principles for the remodeling are presented, using solutions inspired by the different reference projects.

Innehåll

Introduktion	5
Vad är shared space?	6
Årummet i Uppsala	6
Syfte och frågeställning	7
Avgränsningar	7
Kunskapsöversikt	8
Säkerhet	8
Tillgänglighet	9
Metod	10
Dokumentgranskning	10
Platsstudie	10
Upprättande av gestaltungsprinciper	11
Resultat	11
Dokumentgranskning	11
Skvallertorget Norrköping	11
Nya Boulevarden i Kristianstad	12
Fiskaretorget i Västervik	12
Stortorget i Ystad	12
Sammanfattning av dokumentgranskningen	13
Platsstudie Östra Ågatan	13
Entréer till platsen	13
Gatan	13
Målpunkter	14
Tillgänglighet	15
Gestaltungsprinciper	15
Säkerhet	15
Tillgänglighet	16
Diskussion	18
Metod	18
Shared space på Östra Ågatan	18
Insikter under arbetets gång	19
Vidare frågeställningar	19
Referenser	20

Introduktion

Sedan privatbilismen gjorde sitt intåg under andra halvan av 1900-talet har städer i allt högre grad anpassats till att ge plats för biltrafik. Detta har lett till att våra städer idag genomskärs av bilvägar och det finns väldigt få platser som är helt avskärmade från motorbuller och avgaser. Jan Gehl (2010, s. 3) diskuterar hur gatulivet och fotgängarna allt mer hamnat i skymundan när trafikflödet på bilvägarna har prioriterats högst. Han beskriver en problematik i att man länge endast såg på fotgängare ur trafikplaneringens perspektiv. De klassades som en del av trafiken och det som uppmärksammades var hur effektivt man kunde få människor att röra sig mellan olika punkter, hur många människor som kunde förväntas röra sig över en yta och hur de smidigast kunde ledas över vägar för att inte hindra trafiken. Problemet i detta menar Gehl (2010, s. 19) är att man förlorar fördelarna som kommer av att röra sig till fots. Det är inte bara ett sätt att transportera sig utan också en möjlighet att möta andra människor och uppleva sin omvärld, något man inte hinner med när man färdas i högre hastigheter. När fotgängarnas förhållanden i staden förbättras sker också en ökning av det sociala livet i staden (Gehl 2010, s. 19).

Den mest stadslivsfrämjande lösningen skulle alltså enligt Gehls teorier vara gågatan, där motortrafik inte är tillåten och fotgängare kan röra sig helt fritt. Detta kan dock inte appliceras överallt. På gator där fordonsflödet är alltför stort för att stängas av helt, men samtidigt ligger i ett attraktivt läge för stadslivet, är en annan typ av trafiklösning önskvärd. Med dessa aspekter i åtanke kan shared space vara en lösning någonstans på skalan mellan trafikseparerade vägar och gånggator i innerstäderna. Shared space uppmärksammas av Trafikverket (2011, s. 6) som ett sätt att göra gaturummet mer jämställt för alla människor vare sig de sitter i bil, cyklar, tar sig fram till fots eller på annat sätt rör sig genom staden. Wallberg, Stjärnkvist och Ahlman (2008, s. 9) beskriver det som en plats där alla rör sig på lika villkor oavsett färd sätt.

Om människans bilanvändande fortsätter i samma takt samtidigt som vi ser en oförändrad förtätning, kommer allt fler bilar behöva trängas i allt tätare städer. Alternativa trafiklösningar som shared space kan därför komma att bli allt mer aktuella för att kunna behålla ett attraktivt stadsrum.

Denna uppsats undersöker vad som är unikt med shared space jämfört med andra trafiklösningar och vilka begränsningar, framför allt gällande säkerhet och tillgänglighet, en sådan lösning medför. Hur dessa begränsningar kan motverkas presenteras i en serie gestaltungsprinciper. De visar hur man genom att tillämpa en shared space-lösning på en gata kan skapa ett fortsatt tillgängligt och säkert stadsrum att röra sig genom. Det är av intresse för yrkesverksamma inom planering och gestaltning att veta vilka möjligheter som finns att tillgå för att kunna skapa ett gaturum som är mer jämställt för olika trafikanter.

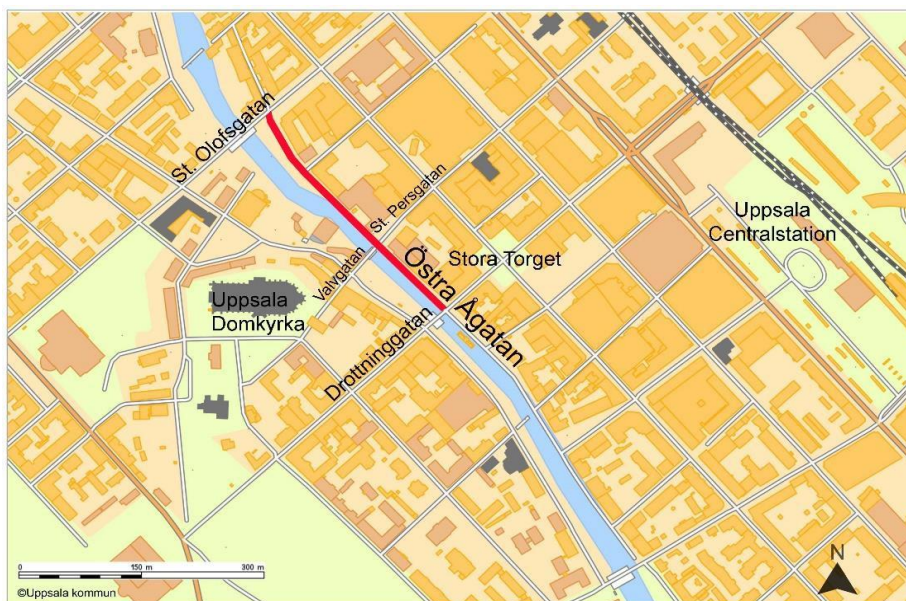
Vad är shared space?

Begreppet shared space började utvecklas och testas i Nederländerna under 1970-talet. Där började man experimentera med att ta bort de traditionella avgränsningarna i gaturummet så som vägskyltar och olika barriärer. Det som upptäcktes var att detta gjorde trafikmiljön mer attraktiv att vistas i (Hamilton-Baillie 2008a, s. 168). Enligt Wallberg, Stjärnkvist och Ahlman (2008, s. 53) kan man se en generell ökning i antalet människor som väljer att vistas på platser där shared space har införts. Ben Hamilton-Baillie (2008b, s. 133), brittisk trafikplanerare och specialist på alternativa trafiklösningar, diskuterar vad som händer när de traditionella trafikregleringarna tas bort från gatan. Han menar att en sådan omdaning innebär att människor tvingas vara mer uppmärksamma på sin omgivning och förlita sig på samspelet mellan varandra och ömsesidig hänsyn i större utsträckning. För att ett sådant samspel ska kunna fungera, menar Hamilton-Baillie, behöver bilisterna sänka sina hastigheter. En metod för att uppnå en lugnare trafikmiljö anpassad i högre grad för fotgängare kan enligt Hamilton-Baillie vara att ta bort trafikljus, trottoarer och andra element som förknippas med traditionella bilvägar.

Wallberg, Stjärnkvist och Ahlman (2008 ss. 20-22) beskriver hur man vid en omgestaltning av en plats till shared space kan välja olika grader av reglering. Ett alternativ är en helt oreglerad yta, utan hastighetsbegränsningar, där det endast är platsens utformning och samspelet mellan människor som reglerar hastigheterna. Ett annat alternativ som diskuteras av författarna är gångfartsområdet, vilket är nära nog synonymt med shared space. Grundtanken är densamma, att alla som vistas på platsen gör det på samma yta. Med regleringen gångfartsområde tillkommer att fordon har väjningsplikt gentemot gående och måste hålla gångfart.

Årummet i Uppsala

Östra Ågatan är en centralt belägen gata i Uppsala. Den är en del av Årummet som uppmärksammas i Uppsalas innerstadsstrategi – *Stadsliv i mänsklig skala* (Uppsala kommun 2016). Årummet är en plats där fordonstrafik ska nedprioriteras till fördel för fotgängarna och utveckling ska ske mot en allt mer attraktiv plats att vistas på och mer attraktiva stråk att röra sig utmed, framförallt till fots (Uppsala kommun 2016, s. 50). Gatorna som löper längs Fyrisån är en del av det som i innerstadsstrategin beskrivs som centrumområde med tydlig prioritet för de gående. Fordonstrafik ska fortfarande vara tillåten här, men de som färdas i bil eller på cykel får göra det på de gåendes villkor (Uppsala kommun 2016, ss. 35-41).



Figur 1. Karta över centrala Uppsala med det valda avsnittet av Östra Ågatan markerat i rött. Kartunderlag: © Uppsala kommun (2017), Uppsala kommuns kartverktyg, med tillägg av Elias Stålnacke.

I samrådshandlingen till innerstadsstrategin diskuteras olika sätt att underlätta trafiksituationen för fotgängare. Ett alternativ för detta som tas upp är att arbeta med shared space-lösningar (Uppsala kommun 2015, s. 31). Dragarbrunnsgatan och en del av Östra Ågatan markeras som shared space i samrådshandlingen för Uppsalas innerstadsstrategi.

I nuläget syns inga tecken på shared space längs Östra Ågatan annat än den del som korsar Gamla torget. Gaturummet är uppdelat i olika körfält och gående håller sig på en upphöjd gångbana mot husfasaden längs gatans östra kant. I den färdigställda innerstadsstrategin benämns inte längre Östra Ågatan som en shared space-gata, utan endast som en del av det centrumområde där gående ska prioriteras högst. Den tidigare benämningen i innerstadsstrategin väcker dock en undran om hur platsen skulle fungera om den gjordes om till shared space.

Syfte och frågeställning

Uppsatsen utreder den alternativa trafiklösningen shared space och vad innebörden blir för ett gaturum när den tillämpas. Syftet är att undersöka shared space med fokus på säkerhet och tillgänglighet, och utifrån detta utarbeta förslag för hur ett stråk i Uppsala kan göras om till shared space.

Frågeställningen lyder: *Hur kan gestaltungsprinciper formuleras för ett stråk längs Årumsån i Uppsala utifrån idén om shared space?*

Avgränsningar

Den tänkta shared space-lösningen i Årumsån avgränsas till den del av Östra Ågatan som ligger mellan Drottninggatan och St. Olofsgatan (se Figur 1). Eftersom Östra Ågatan korsas av Drottninggatan som är en hårt busstrafikerad led, behandlar detta arbete endast Östra Ågatans sträckning norr om Drottninggatan. Det skulle innebära alltför många hinder i bussarnas väg och stoppa upp trafiken till och från

Stora torget om Drottninggatan skulle korsas av en shared space-gata. Uppsala kommun värderar kollektivtrafiken högt för att kunna fortsätta utvecklingen och utbyggnaden av staden. Målet är att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med privatbilismen med en hög tillgänglighet och framkomlighet i hela Uppsala och framför allt i innerstaden. För att kunna uppnå detta måste busslinjernas framkomlighet få hög prioritet på vägarna (Uppsala kommun 2016, s. 38).

Varför inte gågata? På en gågata får motorfordon inte framföras, annat än vid korsande passage över den (Transportstyrelsen 2017). Problemet är i detta fall att trafikflödet i stadskärnan troligtvis hade påverkats av en sådan omdaning.

Bilvägen är visserligen enkelriktad, men trafikintensiteten skulle ändå öka i närområdet om bilister måste välja andra vägar. Det som påverkas mest negativt vid en sådan förändring är cykeltrafiken. Det är väldigt många som cyklar längs Östra Ågatan, också dess norra del. Alla dessa människor skulle behöva svänga av, över bron vid Drottninggatan till och från Västra Ågatan. Detta vore negativt, framförallt för kollektivtrafiken som idag trafikerar bron i båda riktningar.

En stor del av denna uppsats skulle behöva ägnas åt en trafikutredning, för att ta reda på hur pass rimlig en gågata kunde tänkas vara. Trafikplanering är inte en del av landskapsarkitektprogrammet och således saknar jag kunskaper att genomföra en sådan. Därför valde jag att studera begreppet shared space och dess möjligheter för Östra Ågatan. Shared space stoppar inte all trafik på platsen utan den kan flyta på, men i lägre hastigheter. Påverkan på trafikflödet i stort skulle alltså inte bli lika märkbar.

Hela platsen gestaltas inte i detalj. Det som visas är huvuddragen för utformningen och utvalda principlösningar för till exempel entréer och markbeläggning.

Kunskapsöversikt

Denna del beskriver svagheter och begränsningar som måste tas i beaktande när shared space tillämpas. Texten är resultatet av en studie av litteratur i ämnet för att utreda begreppet shared space, vad det innebär och vilka teorier som finns inom området. Översikten delas upp i rubrikerna *säkerhet* och *tillgänglighet* då dessa aspekter är de mest diskuterade i den litteratur jag funnit. I detta moment studerades huvudsakligen skrifterna *Shared space – Trafikrum för alla* (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008), *Trafiksäkerhet vid shared space*, en rapport utförd av Tyréns AB, på uppdrag av Sveriges Kommuner och Landsting (Tyréns AB 2007) samt Trafikverkets *Attraktiva stadsrum för alla – shared space* (Trafikverket 2011).

Säkerhet

På en gata utformad enligt shared space blandas de olika trafikslagen. Fotgängare, cyklister och bilister rör sig över samma yta och måste anpassa sig efter varandra vilket medför en ökad risk för konflikter. I dessa konfliktsituationer är det de oskyddade trafikanterna, fotgängare och cyklister, som är mest utsatta gentemot de skyddade bilisterna. Det krävs en medveten gestaltning av platsen för att de oskyddade trafikanterna ska kunna röra sig tryggt och säkert på en shared space-yta (Tyréns AB 2007, s. 6).

Tyréns AB genomförde 2006 en studie av trafik på Skvallertorget i Norrköping. Utifrån resultatet kunde det konstateras att samspelet mellan fotgängare och fordon

fungerar när fordonshastigheten ligger under 20 km/h (Tyréns AB 2007, s. 19). Om målet inte bara är att uppnå ett acceptabelt samspel utan att de som färdas till fots eller med cykel ska prioriteras högst och känna att de är trygga att röra sig i gaturummet, behöver hastigheterna sänkas till mellan 10 och 15 km/h (Trafikverket 2011, s. 16).

Hans Monderman, trafikingenjör från Tyskland, beskriver shared space-lösningar som ett sätt att göra platser säkrare genom att de först görs osäkrare. En viss osäkerhet infinner sig på dessa oreglerade platser, vilket leder till en ökad grad av uppmärksamhet från trafikanterna. De som färdas över platsen blir mer beroende av egna säkerhetsbedömningar och samspelet med andra människor (Grumert, Gustafsson & Jägerbrand 2011, s. 17).

Wallberg, Stjärnkvist och Ahlman (2008, s. 78) diskuterar vikten av ett medvetet val av markmaterial. Flera olika material i markbeläggningen ökar risken att det uppstår problem framförallt vid bekämpning av halka. Författarna menar exempelvis att olika material beter sig på olika sätt vid halka. Vissa blir halare än andra och det kan vara svårt att upptäcka. Med detta i åtanke skulle alltså en yta lagd i samma material vara att föredra framför en med varierad beläggning.

Tillgänglighet

Boverket rekommenderar i *ALM – Tillgänglighet på allmänna platser* (2011, s. 3) att gångtyor separeras från cykel- och körbanor, vilket också är den vanligaste lösningen för gångtrafik idag. Tankarna kring shared space står alltså i konflikt med Boverkets rekommendationer eftersom alla trafikslag blandas på en och samma yta.

Shared space kan vid första anblick verka som en perfekt lösning för trafik i stadsrummet. Folklivet sägs öka samtidigt som fordonstrafiken har en fortsatt god framkomlighet. Men när man går djupare och nystar i vad begreppet innebär uppdygas snart vissa problem. Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 8 kap. 12§ säger att allmänna platser ska ordnas på ett sådant sätt att de är tillgängliga även för personer med nedsatt orienterings- eller rörelseförmåga, så långt detta är rimligt med hänsyn till terräng och övriga förhållanden.

Synskadade och shared space är tyvärr en problematisk kombination. På en plats utformad enligt shared space vill man gärna få in olika hastighetsdämpande objekt, vilka kan vara planteringslådor och bänkar. Dessa placeras inte utmed kanterna som vid en vanlig gatusituation utan kan gå in över vägen, så att den smalnas av och framförallt bilar måste väja. Sådana objekt blir istället hinder för den med nedsatt syn. Med detta i åtanke bör man låta ett stråk längs shared space-ytan vara fritt från hinder (Trafikverket 2011, s. 42). Det kan med fördel anläggas längs en huskropp och inte mitt i gatan, dels för att underlätta för de andra trafikanterna men framförallt för att öka tryggheten för den synskadade (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 76).

Något som måste lösas i utformningen av en shared space-gata är de platser där man kan vilja korsa den. Trafikverket (2011, s. 74) rekommenderar att potentiellt farliga ytor förses med ledstråk av något slag, såsom kontrastplattor i ljusare material eller sinusplattor för att leda vägen för de med teknikkäpp. Enligt Trafikverket (2011, s. 7) får ett ledstråk inte korsa en yta där fordon framförs. Det skulle riskera att ge en falsk känsla av trygghet för personer med nedsatt syn som måste förlita sig på sådana styrningar i gaturummet. Människor som inte själva kan avgöra om och var gatan är säker att korsa behöver därför hjälpas på något annat

sätt. Lösningar som finns att tillgå är olika objekt med taktill information på som placeras där gatan kan korsas (Stockholms stad 2016, s. 29). De platser i uppsatsens arbetsområde där detta är aktuellt är entrézonerna och där Östra Ågatan korsar St. Persgatan och Valvgatan vid Gamla torget.

Metod

Arbetet inleddes med en litteraturstudie, för att utreda begreppet shared space och ta reda på vilka teorier som finns kring ämnet. Därefter genomfördes dokumentgranskningar, platsstudier samt arbete med gestaltungsprogram, vilka pågick parallellt genom hela projektet. Allt eftersom nya insikter erhöles ur litteratur och referensprojekt utvecklades platsstudien, vilket resulterade i nya idéer till gestaltungsprogrammet.

Dokumentgranskning

I detta moment undersöktes tidigare publicerade fallstudier av olika referensprojekt på flera platser runt om i Sverige där shared space-lösningar tillämpats. Syftet med detta var att identifiera de faktorer som spelat roll för hur väl olika platser utformningar enligt shared space fungerar i praktiken. Det som undersöktes var huvudsakligen de studier som utförts i samband med *Shared space – Trafikrum för alla* (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008), samt examensarbetet *Shared Space – integrerade trafikytor i tätort* av Petra Hamarin och Annika Warnelid (2006) vid Lunds tekniska högskola. De faktorer som uppmärksammades i denna del av litteraturstudien kunde sedan jämföras med det som presenteras i kunskapsöversikten.

Platsstudie

En studie av den valda gatusektionen längs Östra Ågatan genomfördes för att utreda vad som skulle behöva förändras i dess utformning vid en omgestaltning enligt shared space. Platsstudier i form av inventeringar och analyser är något vi lär oss att genomföra under utbildningen. I detta fall fanns ingen klar teori för utförandet av en inventering och analys av en potentiell shared space-gata. Platsstudien utgick istället från viktiga aspekter som belyses av författarna till den studerade litteraturen. Fokus låg på fysiska aspekter relaterade till shared space som uppmärksammades under studier av litteratur samt referensprojekt. Dessa delades upp i punkterna *entrées till platsen*, *gata*, *målpunkter* och *tillgänglighet*. Entrées till platsen och hur de avviker från omkringliggande miljöer är enligt Tyréns AB (2007, s. 19) viktiga för att visa vilken typ av plats som beträds. Tyréns AB (2007, s. 22) belyser även vikten av gatan i sig, att materialet gärna får vara avvikande och att det genom utformningen måste framgå att gatan inte är uppdelad för olika trafikanter. Trafikverket (2011) menar att tillgängligheten är något som riskerar att minska i och med att hinder introduceras på platsen och oskyddade trafikanter blandas med motorfordon.

Platsen studerades vid upprepade besök under april och maj månad 2017 samt från fotografier tagna under dessa tillfällen. Inventerings- och analysarbetet utfördes med följande punkter i åtanke:

- » Entréer till platsen: Finns det något som redan idag skiljer gatan från omgivningen? Om ja, på vilket sätt?
- » Gata: Hur delas gatan upp för olika trafikslag? Vilka olika markmaterial används för olika funktioner?
- » Målpunkter: Vilka målpunkter finns längs gatan och i nära anslutning till den? Finns det målpunkter på båda sidor om gatan?
- » Tillgänglighet: Finns ledstråk? Vilka hinder finns längs gatan?

Upprättande av gestaltungsprinciper

Med hjälp av de kunskaper som inhämtades i dokumentgranskningen och efter genomförd platsstudie utarbetades ett gestaltungsprogram för den tänkta omvandlingen till shared space. Arbetet med gestaltungsprogrammet syftade till att med det valda vägstycket längs Östra Ågatan som referens undersöka hur en gata kan omgestaltas enligt shared space. Med hjälp av skisser undersöktes olika lösningar på de problemfaktorer som uppmärksammades i analyskedet. Detta arbete pågick löpande genom hela arbetsprocessen. Skisserna omsattes sedan i en serie gestaltungsprinciper som redovisas med hjälp av renritade bilder och förklarande texter.

Resultat

Nedan redovisas resultatet från dokumentgranskning och platsstudie. Resultatdelen avslutas med en presentation av en serie gestaltungsprinciper formulerade för en omvandling av en del av Östra Ågatan till shared space.

Dokumentgranskning

Följande avsnitt ger en presentation av fyra olika projekt där platser har byggts om till shared space. Tidigare utförda fallstudier av dessa studerades för att kunna lista olika framgångs- eller problemfaktorer som spelar roll vid en omgestaltning till shared space.

Skvallertorget Norrköping

Det projekt som återkom mest frekvent under litteraturstudien var ombyggnationen av Skvallertorget i Norrköping. Fram till 2000 var platsen en trafik korsning där fem vägar möttes, med en olycksstatistik på i genomsnitt fem till sex olyckor per år (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 29). Med målet att skapa en säkrare och samtidigt mer tilltalande plats bestämdes det att korsningen skulle byggas om till ett torg. I samband med detta tog man bort de asfalterade vägarna och ersatte dessa med en gatstensbeläggning som täcker i princip hela torget, med undantag för torgets ytterkant som har försetts med ett jämnt stråk av stenplattor.

Alla traditionella trafikregleringar på platsen togs bort och i och med den enhetliga markbeläggningen fanns det inte längre någon tydlig uppdelning av ytan för de olika trafikslagen. Förhoppningen var att alla trafikanter skulle lösa situationerna som uppstår på egen hand.

Vid övergångarna mellan omgivande gator och torget anlades upphöjningar av marken för att sänka hastigheterna hos de bilar som ska angöra torget (Tyréns AB 2007, s. 7). Med en signifikant minskning av trafikolyckor efter ombyggnationen beskrivs Skvallertorget som ett lyckat exempel på hur man kan förändra en svår trafiksituation till något bättre (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 28). Det enda som tycks ha blivit sämre i och med förändringen är kollektivtrafikens flöde. De busslinjer som trafikerar vägar som korsar torget behöver sakta in betydligt mer än tidigare vid passage över ytan. Detta har lett till att man behövt justera deras tidtabeller med cirka fyra minuter (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 33).

Nya Boulevarden i Kristianstad

Det finns flera exempel på projekt där en torgyta blivit shared space, men betydligt färre när en gata blivit det. När Nya Boulevarden i Kristianstad byggdes om år 2002 togs alla övergångsställen bort och körbanan placerades i samma nivå som gång- och cykelbanorna. Det beslutades att trafikskyltar och vägmarkeringar inte skulle användas för att styra trafikanternas beteenden. Gatan är uppdelad i olika stråk med olika markmaterial (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, ss. 49-50). Trots att beläggningen är stenplattor liknar den ändå en traditionell uppdelning av gatan i körbana i mörkare färg samt cykel- och gångbanor i ljusare toner. Enligt en interaktionsstudie presenterad av Wallberg, Stjärnkvist och Ahlman i *Shared space – Trafikrum för alla* (2008, s. 51) uppvisar majoriteten av fotgängare på platsen ett avvaktande beteende gentemot fordon och knappt en av tre fordonsförare anpassar sig efter gående.

Fiskaretorget i Västervik

En trevägskorsning i Västervik byggdes mellan åren 2003 till 2006 om till ett torg, med förhoppningen från kommunens sida om en mer tillgänglig plats med lägre trafikhastigheter (Hammarin & Warnelid 2006, s. 33). Torgets huvudsakliga markbeläggning består av betongsten med vissa inslag av gatsten och är lagd i en jämn nivå över hela ytan. Trafiken leds med hjälp av planteringskrukor, gatlyktor och pollare (Hammarin & Warnelid 2006, s. 34).

Stortorget i Ystad

Med förhoppningen att skapa en bättre trafikmiljö för gående gjorde man om Stortorget i Ystad år 1995. Ytan reglerades på så sätt att den som vill köra över den endast kan göra det via de norra och södra ändarna. Marken jämnades ut och hela torgytan lades i samma nivå. Beläggningen består av storgatsten som återanvänts från det tidigare torget (Hammarin & Warnelid 2006, ss. 35-36). Hammarin och Warnelid observerar att gatstensbeläggningen har rubbats av motortrafiken över torget vilket skapat en ojämn yta.

Sammanfattning av dokumentgranskningen

Det anlagda ledstråket i Skvallertorget ytterkant ger bättre tillgänglighet. Upphöjning av gaturummet diskuteras av Tyréns AB (2007, s. 22) som något positivt då en sådan ändring visar att det är en ny typ av gata som beträds, vilket hjälper till att sänka hastigheter.

Tyréns AB (2007, s. 19) menar att en shared space-yta med avvikande markbeläggning mot anslutande gaturum är att föredra eftersom detta gör det tydligt för alla trafikanter att de beträder en annan miljö, vilket ökar uppmärksamheten. Utifrån denna beskrivning anser jag det troligt att Nya Boulevardens uppdelning i olika stråk med olika markmaterial bidrar till osäkerheten hos fotgängare och att en mer enhetlig beläggning hade varit att föredra.

Wallberg, Stjärnkvist och Ahlman (2008, s. 41) nämner betongsten som ett jämnt markmaterial som inte försämrar framkomligheten för personer med rörelsehinder. Däremot, kommenterar de, är gatstenen ett sämre alternativ ur denna synpunkt. Vidare beskriver författarna (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 78) planteringskrukorna på torget som ett bra sätt att leda trafik på samtidigt som de kan flyttas för att variera slitaget på markbeläggningen.

Wallberg, Stjärnkvist och Ahlman (2008, s. 74) klassar gatstensbeläggning som otillgänglig för de som har balanssvårigheter eller motoriska nedsättningar. För en person med nedsatt eller helt förlorad syn är ett ojämnt underlag svårt att ta sig fram på och risken att snubbla på uppstickande kanter är stor.

Platsstudie Östra Ågatan

Nedan redovisas inventering och analys av Östra Ågatan.

Entréer till platsen

Idag skiljs gatan av från sin omgivning av trafikskyltar och ett övergångsställe vid St. Olofsgatan i norr. I söder är gatan något nedsänkt och entrén markeras med pollare.



Figur 2. Östra Ågatan från St. Olofsgatan mot söder. Foto: Elias Stålnacke 2017-05-18.

Gatan

Gatan är enkelriktad för bilar i sydlig riktning med en hastighetsgräns på 30 km/h. Bilvägens norra halva mellan St. Olofsgatan och Gamla Torget är asfalterad och skiljs från cykelbanan med en rad gatsten. Gamla Torgets markbeläggning av smågatsten sträcker sig ut över Östra Ågatan och går ihop med

Dombron. I mötet med torget är vägen något upphöjd. Söder om Torget är bilvägen lagd med smågatsten vilket också är fallet i dess fortsättning bortom Drottninggatan. Närmast Drottninggatan skiljs gångbanan från resten av gatan av ett räcke. Ytan innanför detta används sommartid för uteservering, vilket innebär en avsmalning av gångbanan.



Figur 3. Bilden är tagen från gångbanan längs Östra Ågatan mot söder. Foto: Elias Stålnacke 2017-05-18.

Cykelbanan är asfalterad med undantag för sträckningen över Gamla Torget. I gatans norra del separeras körfälten av en streckad linje i vit vägfärg. Med jämna mellanrum längs hela cykelbanan markeras körriktningen med pilar och funktionen cykelbana förtydligas med cykelsymboler målade i vit färg på asfalten.

Gångbanan separeras från resten av vägen genom en upphöjning på ungefär tio cm. Den utgörs dels av rektangulära stenplattor och dels av smågatsten. Gångbanan är som bredast i söder och smalnar successivt av norrut. Avsmalningen innebär att den som går tvingas allt närmre cykelbanan, vilken kan vara hårt trafikerad under rusningstid.



Figur 4. Bilden är tagen vid cykelställerna längs Östra Ågatans västra kant, mot norr. Foto: Elias Stålnacke 2017-05-18.

En stor del av gaturummets västra kant närmast ån utgörs av cykelparkeringar. De är relativt välanvända, men att ta sig till och från dem är inte helt riskfritt. För att nå cykelställerna måste bilarnas och cyklisternas körbanor korsas. Det finns inget övergångsställe, utan den som vill ta sig över vägen får passa på att göra det när det inte kommer bilar eller cyklar.

Målpunkter

Längs gatans östra kant finns ett flertal målpunkter i form av butiker, restauranger och caféer. Gamla torget leder också in mot en gågata med Uppsalas största shoppingstråk. Det finns få målpunkter längs den västra sidan. Den sidan utgörs

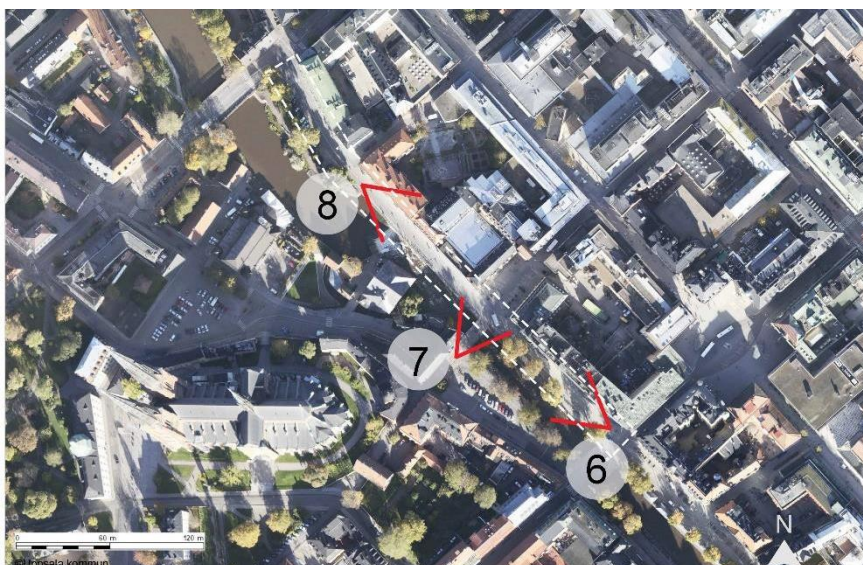
mestadels av cykelställ och begränsas av Fyrisån. I den norra delen finns en liten park med sittor och utemöbler sommartid. I nivå med Gamla torget ligger Dombron som korsar Fyrisån och leder över mot den äldre delen med några restauranger samt Saluhallen och Domkyrkan som närmaste målpunkter.

Tillgänglighet

Trottoarkanten som löper längs hela gatusträckningen och husfasader fungerar som vägledning. Trottoaren utgörs av ett stråk med stenplattor, cirka en meter brett, vilket kantas av gatsten. Gatstenen är ojämn och inte tillgänglig att röra sig på. Detta innebär att ytan som går att använda längs trottoaren blir smalare.

Gestaltungsprinciper

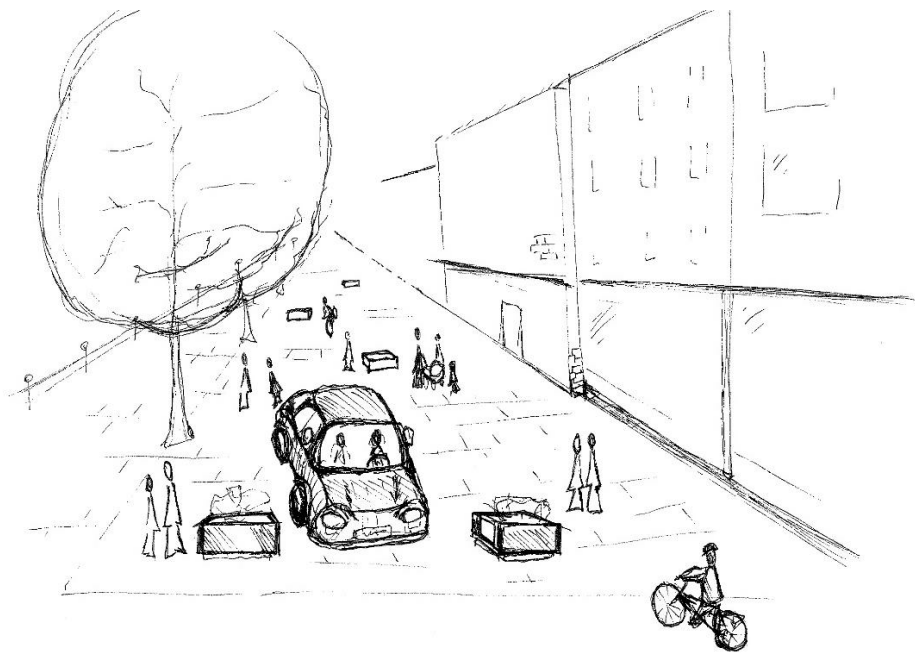
I detta avsnitt presenteras gestaltungsprinciper för en tänkt shared space-lösning på Östra Ågatan mellan Drottninggatan och St. Olofsgatan. Principerna presenteras i renritade skisser samt text vilka båda utarbetades med *säkerhet* och *tillgänglighet* som vägledande aspekter.



Figur 5. Karta som visar arbetsområdet och platser för skisserna, se figur 6, 7 och 8.
Kartunderlag: © Uppsala kommun (2017), Uppsala kommuns kartverktyg, med tillägg av Elias Stålnacke.

Säkerhet

Tyréns AB (2007) pekar på vikten av låga hastigheter hos motorfordon för att skapa ett säkert gaturum. För att få en tillräckligt låg hastighet på en så pass rak väg som Östra Ågatan måste någon form av hinder introduceras i gaturummet. Olika typer av planteringslådor är en möjlighet och om dessa görs flyttbara kan platsen anpassas allt eftersom den förändras. Idén till detta är inspirerad av Fiskaretorget där de har arbetat på liknande sätt.

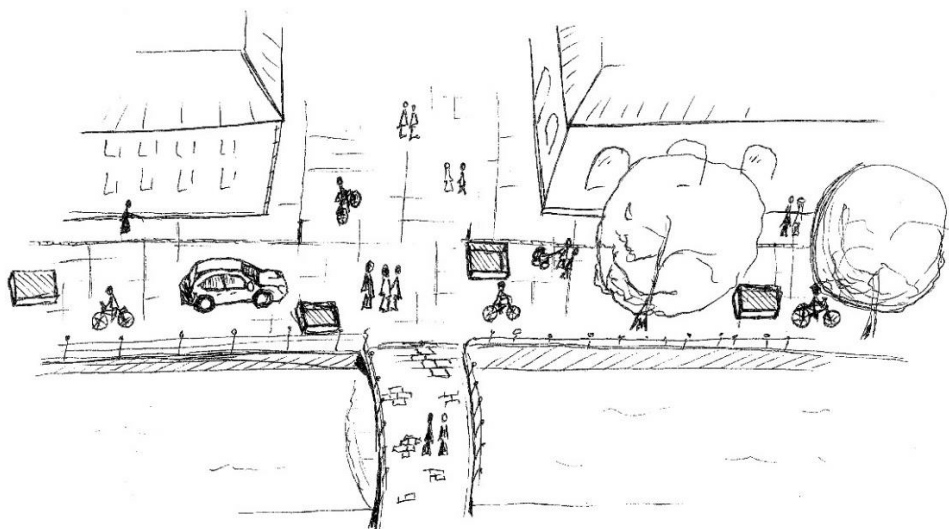


Figur 6. Entrézon vid Drottninggatan. Möblering smalnar av och sänker hastigheter. Skiss: Elias Stålnacke.

Tydliga entrézoner introduceras vid korsningarna mot Drottninggatan i söder och St. Olofsgatan i norr. Dessa utgörs av någon typ av plantering för att få in mer grönt på den i nuläget helt hårdgjorda ytan. Dessa entréer välkomnar till platsen och ska visa att andra trafikförhållanden gäller än på anslutande gator. Möbleringen är placerad med relativt litet avstånd för att skapa en avsmalnad yta att köra in på, vilket kräver en högre grad av uppmärksamhet från fordonsförarens sida. På samma sätt som de gjort på Skvallertorget i Norrköping introduceras korta ramper i övergången från omgivande gator.

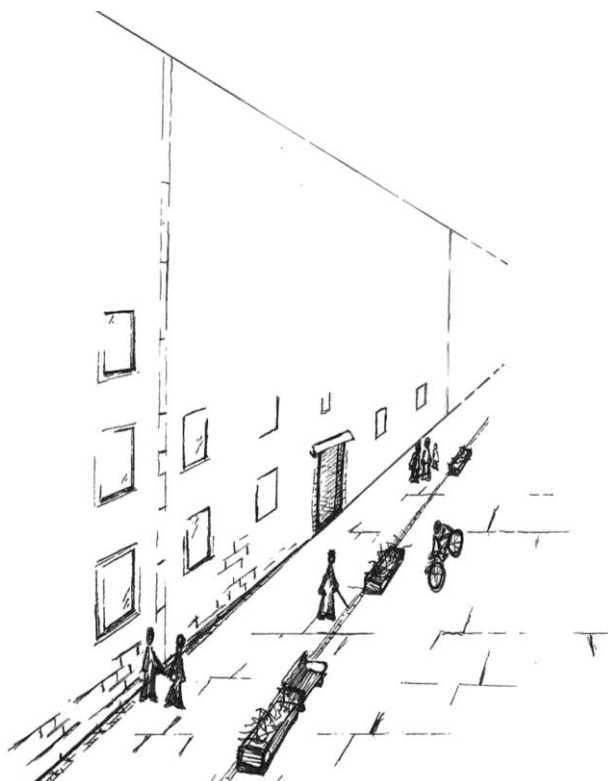
Tillgänglighet

Hela gaturummet anläggs i samma nivå och med samma markmaterial. Detta ger ett sammanhållet intryck och det blir tydligare att hela gaturummet är till för alla. Ett tillgängligt markmaterial som betongplattor eller större gatsten skapar en yta som är lätt att röra sig över.



Figur 7. Östra Ågatan möter Gamla torget och Dombron. Skiss: Elias Stålnacke.

Planteringslådor och bänkar skärmar av en del av gaturummet i ett tillgängligt stråk som endast är tillägnat fotgängare. Objektet är flyttbara vilket möjliggör en enklare framtida ändring. Ett par meter ut från husfasaden i gatans östra kant inom detta stråk går ett ledstråk i ljusare färg än omgivande mark. Idén till detta är inspirerad av Skvallertorget i Norrköping, där det finns ett ledstråk i tillgängligt markmaterial i kanten av torgytan, framförallt som ett trygghetselement för personer med rörelsehinder och orienteringssvårigheter.



Figur 8. Gaturummet närmast fasad blir en trygg zon för fotgängare. Skiss: Elias Stålnacke.

Diskussion

Uppsatsens syfte är att undersöka shared space med fokus på ett säkerhets- och tillgänglighetsperspektiv samt att utifrån detta formulera gestaltungsprinciper för en shared space-lösning för Årummet i Uppsala.

Metod

Det svåra i arbetet var att beskriva en tydlig metod som utgår från teori. Jag kunde inte hitta någon specifik metod för hur en omgestaltning till shared space kan gå till. Det blev istället en del av uppsatsen att utarbeta en arbetsmetod. Den utvecklades under arbetets gång, allt eftersom min kunskap gällande ämnet ökade.

Inledningsvis låg stort fokus på Östra Ågatan. Fokus flyttades gradvis mot säkerhet och tillgänglighet, då dessa aspekter visade sig vara de oftast återkommande i litteraturen. Fokus kom att hamna på de begränsningar shared space har som trafiklösning och hur man kan bearbeta dessa. Östra Ågatan blev en plats att utgå ifrån i skissarbetet där olika lösningar testades.

Dokumentgranskningen av fallstudier från tidigare projekt fungerade som en vägledning i skissarbetet och gav inspiration till gestaltungsprogrammet. Dock upptäckte jag att de fallstudier som finns publicerade inte är uppdaterade och de ger därför inte en helt klar inblick i hur projekten värderas. Egna besök på referensplatserna kombinerat med intervjuer med gestaltungsansvariga hade, sett i efterhand, varit att föredra då detta hade bidragit med mer konkreta exempel gällande projektens framgångar alternativt misstag.

Shared space på Östra Ågatan

Jag anser att en omdaning till shared space på Östra Ågatan är önskvärd. Det skulle göra det mer attraktivt att som gående röra sig längs gatan och öka upplevelsevärdena längs Fyrisån i stadskärnan.

Studien visar att det för Östra Ågatan handlar om att få bort känslan av en raksträcka. Sådana platser diskuteras inte så mycket i litteraturen. På Nya Boulevarden där man jobbat med en gata verkar inget har gjorts för detta. Det ser jag som ett problem. Hur gör man en raksträcka mindre rak? I skisser testade jag olika sätt att introducera objekt ”i vägen” för att begränsa den möjliga körytan. Det är samtidigt viktigt att introducera ett lagom antal hinder för att inte skapa ett onödigt krångligt gaturum.

Vidare ser jag markbeläggningen som en viktig faktor att ändra på Östra Ågatan. I nuläget är vägen strikt uppdelad med linjer i vägfärg och upphöjd trottoar. För att introducera shared space måste hela gaturummet anläggas i samma nivå. Eftersom alla olika trafikanter ska tillåtas röra sig över hela ytan bör den också anläggas i ett enhetligt markmaterial. På så vis skulle det bli tydligt att Östra Ågatan är fri att röra sig över för alla.

Som det ser ut i nuläget innebär införandet av shared space också en försämring av situationen för synskadade. I fallet Östra Ågatan måste alltså en bedömning göras huruvida en sådan försämring för en liten grupp människor vägs upp av en förbättring för fler.

Insikter under arbetets gång

Det finns väldigt få källor att tillgå i ämnet och framförallt saknas litteratur utgiven de senaste åren. Den enda tryckta litteraturen jag kunde finna var *Shared space – Trafikrum för alla* av Wallberg, Stjärnkvist och Ahlman. Boken är visserligen utgiven av Sveriges Kommuner och Landsting, vilket innebär en högre reliabilitet i sig, men fler alternativ skulle behöva skrivas för att öka kunskapsbredden i ämnet. Boken i fråga är dessutom utgiven 2008 och alltså snart tio år gammal. De platsexempel som tas upp kan ha genomgått förändringar och användningen av dem skulle kunna se annorlunda ut idag än vad den gjorde när studierna utfördes.

En tillgänglig och något yngre källa är Trafikverkets skrift *Attraktiva stadsrum för alla – Shared space* från 2011. I den utvärderas effekterna av shared space för personer med högre krav på tillgänglighet i stadsrummet.

Innan jag studerade begreppet ur ett tillgänglighetsperspektiv verkade det vara relativt felfritt. Ju mer av problematiken som uppmärksammades, desto svårare blev det att formulera gestaltungsprinciper.

För personer i till exempel rullstol borde dock shared space innebära större rörelsefrihet, eftersom inga trottoarkanter utgör hinder.

Vidare frågeställningar

Det skulle ha varit intressant och utvecklande för arbetet att genomföra en intervjustudie med landskapsarkitekter och trafikplanerare inom Uppsala kommun, för att få en inblick i hur de ser på shared space. En sådan studie skulle ha ökat arbetets relevans och kunde fungera som komplement till litteraturstudien. Den skulle också ha kunnat påverka valet av plats att testa begreppet på i staden.

Jag anser att det saknas en omfattande, aktuell skrift för hur en gestaltning enligt shared space kan utföras. Detta är något som skulle gagna trafikplanerare och landskapsarkitekter, i och med den ökande förtätningen.

En omfattande intervjustudie med funktionshindrade, framförallt synskadade, om deras upplevelser på denna typ av plats skulle ge viktiga insikter för framtida utformningar, eftersom det är denna grupp som är mest utsatt på sådana platser.

Referenser

- Boverket (2011) *ALM – Tillgänglighet på allmänna platser*. Boverkets författningssamling BFS 2011:5 (Elektronisk) Tillgänglig: <<https://rinfo.boverket.se/ALM/PDF/BFS2011-5-ALM2.pdf>> [2017-04-24]
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington, DC: Island Press.
- Grumert, E., Gustafsson, S. & Jägerbrand, A. K. (2011). *Hastighetsdämpande åtgärder – En litteraturstudie med fokus på nya trafikmiljöåtgärder och ITS-orienterade lösningar*. Statens väg- och transportforskningsinstitut (Elektronisk) Tillgänglig: <<http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:670463/FULLTEXT01.pdf>>
- Hamilton-Baillie, B. (2008a). Shared space: Reconciling People Places and Traffic. *Built Environment*, vol. 34 (2), ss.161-181. (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/25-1.pdf> [2017-04-13]
- Hamilton-Baillie, B. (2008b). Towards shared space. *Urban Design International*, vol. 13 (2), ss. 130-138. (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/30-1.pdf> [2017-04-13]
- Hammarin, P. & Warnelid, A. (2006). *Shared Space – integrerade trafikytor i tätort: Jämförelse mellan Fiskaretorget i Västervik och Stortorget i Ystad*. Lund: Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Trafik och Samhälle. Thesis 154.
- Plan- och bygglag (PBL) SFS 2010:900
- Stockholms stad (2016). *Ledstråk – varför och hur gör jag?* Stockholms stad: Trafikkontoret. (Elektronisk) Tillgänglig: <<http://www.stockholm.se/PageFiles/935702/Ledstr%c3%a5k%20PM%2020160429%20version%201.2.pdf>> [2017-05-07]
- Trafikverket (2011). *Attraktiva stadsrum för alla – shared space*. Trafikverket. (Elektronisk) Tillgänglig: <https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11524/RelatedFiles/2010_122_attraktiva_stadsrum_for_alla_shared_space.pdf> [2017-04-12]
- Transportstyrelsen (2017). *Gågata och gångfartsområde*. Tillgänglig: <<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Gagata-och-gangfartsomrade/>> [2017-04-21]
- Tyréns AB (2007). *Trafiksäkerhet vid shared space*. Trafikverket. (Elektronisk) Tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/contentassets/1149002e149244faa123f5b8a009ea03/trafiksakerhet-vid-shared-space.pdf>> [2017-04-11]
- Uppsala kommun (2015). *Samrådshandling Uppsalas innerstadsstrategi*. Uppsala kommun. (Elektronisk) Diarienummer: KSN-2014-0505 Tillgänglig: <<https://www.uppsala.se/contentassets/5cbe21110cde466ea5415ac7dce36b66/innerstadsstrategi-samradshandling.pdf>> [2017-05-02]
- Uppsala kommun (2016). *Uppsalas innerstadsstrategi – Stadsliv i mänsklig skala*. Uppsala kommun. (Elektronisk) Tillgänglig: <<https://www.uppsala.se/contentassets/389166b720314347aabf052b8c37066a/uppsalas-innerstadsstrategi.pdf>> [2017-05-02]
- Uppsala kommun (2017). *Karta över centrala Uppsala*. Uppsala kommuns kartverktyg. Tillgänglig: <<http://kartan.uppsala.se/cbkort?&profile=allman>> [2017-05-07]
- Wallberg, S., Stjärnkvist, A. & Ahlman, L. (2008). *Shared space: Trafikrum för alla*. Stockholm: Kommentus förlag.